

Synthèse du Groupe de travail "Révision du PDU (Plan de Déplacements Urbains)" 14 mars 2017

Animation : Michel Jouvét

Suite à la saisine du Conseil de développement pour la révision du PDU métropolitain, le groupe de travail "PLUM/PDU/PLH" a examiné les grandes lignes du projet de document de réponse en cours d'élaboration par le Conseil de développement.

Le diaporama détaillant le plan de document est annexé au présent compte-rendu.

Les échanges au sein du groupe de travail ont mis en évidence :

- ▶ un accord global sur l'ensemble des thématiques évoquées dans le document proposé
- ▶ un certain nombre d'éléments destinés à préciser et enrichir ce document :
 - **Plan de déplacements et forme de la ville**

La ville des "polycentralités" est très souvent évoquée dans le discours public. La réalité montre que la convergence vers le centre reste le caractère majeur de la forme urbaine. Le PDU dessine-t-il l'urbanisme... ou la logique urbaine impose-t-elle les conditions des déplacements des habitants ? Les déplacements d'une commune à une autre sont le plus souvent effectués en passant par le centre-ville de Nantes. Le PDU est une occasion de lancer une réflexion plus approfondie sur cette thématique.
 - **Plan de déplacements, territoire de vie et gouvernance de la mobilité**

Le Conseil de développement a souvent rappelé que la mobilité ne pouvait pas être traitée à la seule échelle de la métropole. Les échanges impliquent aussi l'aire urbaine d'attraction de Nantes, laquelle s'étend à la fois vers le Maine et Loire et la Vendée. Par ailleurs, la coopération entre collectivités est entrée dans une nouvelle ère : le département a moins de pouvoirs, la Région n'a pas encore défini ses priorités et les intercommunalités montent en puissance. C'est donc entre ces dernières que la coopération doit être renforcée et notamment avec celles du Sud-Loire. La révision du PDU peut constituer l'occasion d'insister à nouveau sur la question de l'échelle de la gouvernance en posant la question du SCOT et du pôle métropolitain Nantes-St Nazaire construit et développé sans intégrer le sud-Loire.
 - **La question de l'Île de Nantes**

En 2010, le Conseil avait proposé de faire de l'Île de Nantes un cas d'école de la mobilité (accès, ferroviaire, franchissements de la Loire...). Aujourd'hui, les accès à ce grand secteur du nouveau cœur métropolitain restent une question en suspens. Des annonces ont été faites en matière de transports collectifs ; elles vont dans le bon sens mais le "nœud" des accès à l'Île et à ses équipements, tous modes confondus, reste encore à... dénouer. L'Île de Nantes constitue un enjeu important pour la métropole qu'il ne faut pas manquer dans les années à venir.

– **Le stationnement**

Parent pauvre du débat sur la mobilité, le stationnement doit retrouver une plus large place dans le PDU. Les récentes évolutions légales (dépénalisation permettant aux collectivités de fixer le prix des contraventions, capacité à déléguer la gestion du stationnement...) constituent l'occasion d'une nouvelle réflexion. Celle-ci doit forcément inclure la question de la mutualisation des espaces privés/publics, la tarification, la délimitation des zones... Le PDU doit accorder à cette question une plus large place qu'à l'accoutumée.

– **L'action massive sur la marche à pied et le vélo**

La nécessité de faire un effort massif en matière de développement de la pratique du vélo et de la marche à pied est largement reconnue. Cet effort devra s'appuyer sur la réalité des pratiques et leur évolution ; essor du vélo électrique, apparition du cargo-bike. La question des enjeux de santé mais aussi de sécurité apparaît évidente. Le critère de l'évaluation des politiques publiques en faveur du vélo est celui de la pratique sécurisée pour les jeunes enfants.

Il est également proposé de redonner un nouveau souffle aux dispositifs de type Pedibus et à la proposition d'un "code de la rue".

– **La question des deux-roues motorisés**

La pratique se développe dans la plupart des grandes villes. Les deux-roues motorisés utilisent souvent indifféremment les voies routières ou cyclables. Leur stationnement commence tout juste à être réglementé. Il faut penser leur usage et leur développement pour éviter les situations anarchiques.

– **Trottoirs, usages, nouveaux objets roulants**

L'usage du trottoir a besoin d'être redéfini, à la fois pour en réguler les usages (l'espace est souvent approprié pour toutes sortes d'activités) et pour tenir compte des difficultés de cohabitation avec de nouveaux objets mal intégrés dans le code de la route : wheels (monocycle électrique), gyropodes...

– **Les oubliés du PDU**

Il a été rappelé la nécessité de faire une place particulière à tous ceux dont la capacité de mobilité est réduite pour diverses raisons. Il s'agit des personnes âgées, des personnes handicapées et de tous ceux dont la mobilité est rendue difficile par des équipements inadaptés ou de mauvaises conditions d'accès. À titre d'exemple, les personnes illettrées se trouvent en situation de handicap en matière de déplacements sans que leur cas soit forcément toujours pris en compte.

– **La nécessité des expérimentations**

Il y a une capacité, à Nantes, à développer les expérimentations : véhicules automatiques, nouveaux partages d'espace, barging fluvial, distribution des marchandises... Nantes, labellisée French Tech, a vocation à être en pointe sur ces sujets.

– **La cohabitation vélo-piétons**

Les conflits d'usage entre vélos et piétons ont pris de l'ampleur depuis quelques années, bien que la nécessité de développer l'un et l'autre soient reconnues. La réflexion sur la mobilité doit intégrer cette question. Partitionner ou partager l'espace public ?

– **Le besoin d'évaluation périodique**

La proposition d'évaluer le PDU, avec les citoyens, à intervalles réguliers est très largement partagée, à la condition de déterminer, au préalable, les indicateurs de cette évaluation.

– **La question des gares routières**

La libéralisation du marché des transports par autocars (bus "Macron") pose la question de la localisation des gares routières et de leur meilleure identification. Faut-il créer plusieurs points d'accès dans la métropole ?

PDU - Réponse du Conseil de développement à la saisine de Nantes métropole

Proposition de plan du document



14 mars 2017



Chemin de fer du document

- ☑ Introduction
 - ☑ Cohérence et retour des procédures
 - ☑ Concertation raccourcie
 - ☑ Se déplace-t-on mieux aujourd'hui ?
- ☑ Rappel des propositions du Conseil de développement de 2010
 - ☑ 1h maximum d'un point à un autre de l'agglomération



Chemin de fer du document

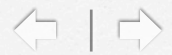
Deux grandes parties :

Repenser la mobilité pour 2030 : une culture et des stratégies à renouveler

☑ Enjeux, gouvernances, ruptures, anticipations...

Agir pour la mobilité

☑ Actions, propositions, innovations...

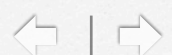


Repenser la mobilité pour 2030 : une culture et des stratégies à renouveler

- 1 -

Mobilité : rançon du succès ou facteur du développement ?

- ☑ Conséquences de l'attractivité et de l'étalement urbain
- ☑ Phénomène métropolitain général
- ☑ Le développement des mobilités va continuer
- ☑ Continuer à en faire une politique métropolitaine centrale



Repenser la mobilité pour 2030 : une culture et des stratégies à renouveler

- 2 -

Comprendre l'évolution de la mobilité contemporaine

- ☑ À analyser selon l'âge, la situation sociale, le sexe
- ☑ Tenir compte de l'évolution des modes de vie : vie plus longue, temps désynchronisés, décohabitation, monoparentalité...
- ☑ Guerre des modes dépassée ?
- ☑ Rapprocher domicile et travail : combat perdu ou gagné ?
- ☑ Mobilité et santé : de forts enjeux contemporains ?



Repenser la mobilité pour 2030 : une culture et des stratégies à renouveler

- 3 -

Évolution des comportements : une obligation citoyenne

- ☑ Qui fait évoluer les comportements des citoyens : la puissance publique ou l'inverse ?
- ☑ Passer du discours moral à celui de l'efficacité
- ☑ Faire surgir les non-dits : conflits d'usage de l'espace public, perception "genrée", insécurité/incivilité



Repenser la mobilité pour 2030 : une culture et des stratégies à renouveler

- 4 -

Anticiper les évolutions/ruptures technologiques

- ☑ Nouvel usage de la voiture, uberisation, gestion en temps réel de la mobilité individuelle
- ☑ Nouveaux usages : vélo électrique, "wheels"...
- ☑ Demain les véhicules sans chauffeurs (bus et voitures), les drones ... ?



Repenser la mobilité pour 2030 : une culture et des stratégies à renouveler

- 5 -

Des débats toujours ouverts...

- ☑ Liaisons aériennes : avec Nantes Atlantique ou NDDL
- ☑ Étoile ferroviaire et liaison rapide Nantes-Rennes
- ☑ Quels franchissements de Loire ?
- ☑ Rôle du périphérique ?



Repenser la mobilité pour 2030 : une culture et des stratégies à renouveler

- 6 -

La gouvernance de la mobilité : un cas d'école de la co-construction...

- ☑ Une politique à inventer à l'échelle de l'aire urbaine
- ☑ Co-construction avec les citoyens mais aussi... entre élus
- ☑ Quelles coopérations entre collectivités ? métropole et intercommunalités, département, région
- ☑ Partage ou partition des voiries, la mutualisation espaces publics/espaces privés



Repenser la mobilité pour 2030 : une culture et des stratégies à renouveler

- 7 -

Reformater le PDU 2030 et renouveler une pensée globale de la mobilité

- ☑ Visions, directions, propositions plutôt qu'objectifs peu crédibles
- ☑ Anticipation plutôt que prolongation des courbes
- ☑ La pensée du partage (des modes, des espaces, des équipements, des temps...)

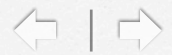


Agir pour la mobilité

- 1 -

Oser l'expérimentation, développer le dialogue citoyen, décliner le PDU par étapes

- ☑ Penser la chaîne de mobilité : transports, équipements publics..
- ☑ Définir un PDU adaptable avec des objectifs intermédiaires et un suivi qualitatif et quantitatif (Auran ?)
- ☑ Définir des objectifs intermédiaires ciblés expérimentaux sur des territoires prioritaires
- ☑ Créer une concertation-évaluation permanente (à l'image de la conférence de suivi des engagements Loire)

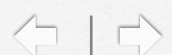


Agir pour la mobilité

- 2 -

Les doutes sur l'évolution de la voiture

- ☑ Population en hausse : moins de voitures ?
- ☑ Familles recomposées, désynchronisation des temps de travail, décohabitation, mobilité des retraités : moins de voitures ?
- ☑ Mobilité variée (travail mais aussi loisirs, rencontres...) : moins de voitures ?
- ☑ Quid de l'évolution de la voiture partagée ?

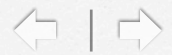


Agir pour la mobilité

- 3 -

Réseau TC : des acquis évidents... à mesurer et sauvegarder

- ☑ Des insuffisances pointées par les jeunes (nuit) et ceux dont les temps de travail sont désynchronisés
- ☑ Un réseau radio-concentrique décalé par rapport à certaines zones d'emploi
- ☑ Développement insuffisant de l'offre de proximité
- ☑ Des problèmes de sécurité/incivilité
- ☑ Un fonctionnement des parkings-relais à évaluer/ajuster
- ☑ Des liaisons intercommunales périphériques trop limitées
- ☑ Et beaucoup d'annonces déjà faites... avant le PDU

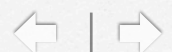


Agir pour la mobilité

- 4 -

Transports fluviaux : des progrès à faire

- ☑ Développer les navettes fluviales : Loire, Erdre et Sèvre
- ☑ Connexion des navettes avec le réseau TC métropolitain
- ☑ Étudier le rapport qualité/prix/efficacité du transport fluvial

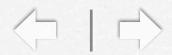


Agir pour la mobilité

- 5 -

Vélos-marche à pied : faire encore mieux avec plus d'ambition

- ✓ Les enjeux de santé publique et d'activités physiques
- ✓ Une action massive pour le vélo pour passer de l'incantation aux projets ciblés : davantage d'axes structurants
- ✓ Penser le développement du vélo électrique
- ✓ Partage ou partition de l'espace public
- ✓ Les objectifs vélo ne seront pas atteints sans action ambitieuse massive
- ✓ Nantes en 2030 : la métropole du vélo et de la marche à pied ?

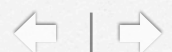


Agir pour la mobilité

- 6 -

Mobilités et activités économiques

- ✓ Sortir du "marronnier" PDU des marchandises et innover
- ✓ Quid de l'offre de barging (déchets, colis industriels) sur la Loire ?
- ✓ Développer l'offre taxis et l'accès aux espaces réservés
- ✓ Organiser l'accès de ceux dont la ville est l'activité (artisans, taxis...)

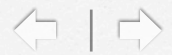


Agir pour la mobilité

- 7 -

Le stationnement

- ☑ Mutualisation espaces publics/espaces privés
- ☑ Lien PDU/PLUM : places de stationnement et constructions nouvelles
- ☑ Étude d'impact stationnement pour chaque projet urbain
- ☑ Tarification à durcir ? selon les secteurs ?
- ☑ Péage urbain : tabou ou débat utile ?
- ☑ Offre de stationnement vélo à développer
- ☑ Un service public de stationnement (loi de 2014)



Agir pour la mobilité

- 8 -

L'étoile ferroviaire

- ☑ La prise en compte du ferroviaire dans les projets urbains
- ☑ Développer l'intermodalité
- ☑ "Diamétraliser" les services ferroviaires

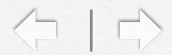


Agir pour la mobilité

- 9 -

La gestion des temporalités

- Le temps, enjeu d'égalité et de cohésion sociale
- Revenir sur l'idée de bureau des temps ?



Agir pour la mobilité

- 10 -

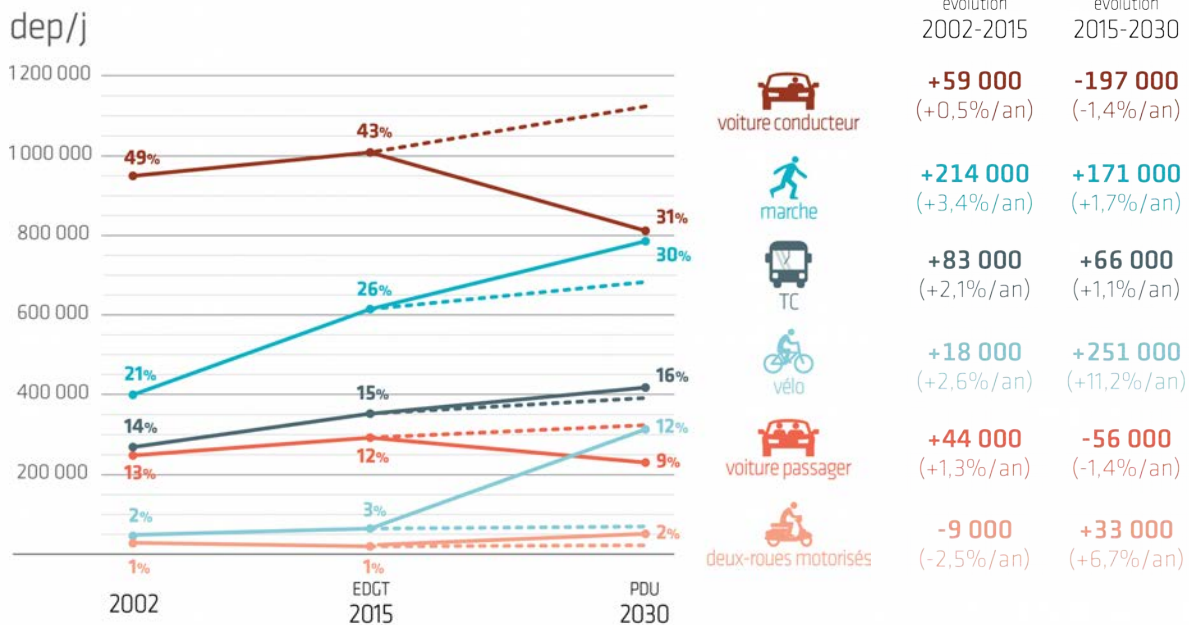
Mobilité et citoyenneté/civisme

- D'abord lever les tabous pour agir
- Évaluer et suivre le PDU avec les habitants
- Faire évoluer les comportements de mobilité : un engagement citoyen mais aussi un rapport cout/avantages (la vertu avance plus vite quand elle chevauche l'intérêt...)
- Une action pluriannuelle de pédagogie de la mobilité
- Un code métropolitain du civisme



Tendance n°3 : l'amélioration des pratiques ne se traduit pas sur les volumes

- > pour la voiture, la réduction de la part modale ne s'est pas accompagnée d'une baisse du volume
- > pour le vélo, l'évolution annuelle projetée jusqu'à 2030 devra être équivalente à la progression enregistrée ces 10 dernières années



Révision du PDU

